

都市・環境常任委員会

(令和2年1月27日)

○ 山口智也委員長

皆様、おはようございます。

定刻になりましたので、委員会を始めさせていただきます。

小林委員のほうは少し遅れているようでございます。

インターネット中継の開始をお願いします。

まず、冒頭ですけれども、今日の資料につきまして、少し整理をするのに時間がかかりまして、今日の朝配信ということで、少し遅れましたことをおわび申し上げたいと思います。

本日の事項についてですけれども、休会中の所管事務調査といたしまして、駅前の再開発についてを取り扱っていきたいと思います。

このほか、報告事項として、都市整備部からはサポカー補助金に関する動き等について、上下水道局からは下水道管路施設包括維持管理業務委託について、それぞれ説明を受けます。

最後に、1月9日に開催されました議会報告会、シティ・ミーティングでいただいたご意見について確認と整理ををさせていただきますと思います。

それでは、事項書に基づきまして、休会中の所管事務調査といたしまして、駅前の再開発についてを取り扱っていきたいと思いますけれども、今日の思いとしましては、現状の、この事業の基本構想・基本計画のこれまでの経過、現状について、改めて確認をするということと、他市の事例を、今日は都市整備部さんに四つほどご紹介をしていただいて、それも参考にしながら、皆様から本市の駅前の事業について、様々なご提案、ご意見をいただければという思いで今日はさせていただきますと思います。

それでは、まず初めに、部長のほうからご挨拶をお願いしたいと思います。

○ 稲垣都市整備部長

おはようございます。

今日は、所管事務のほうで駅前の再開発を扱っていただけるということで、いろんな意見がいただけるということで、非常に私としても感謝しております。

このたび、委員会のほうで、和歌山のほうに視察に行かれるということでございますの

で、そちらの事例、これも駅が二つ離れているといったところがございますし、そのほかに、四日市に似た特徴のあるようなところで、私どもが着目していてちょっと勉強させているところ、これを数点選んでご紹介をさせていただきます。

また、ちょっとサポカーにつきましては、国のほうの動きが出てまいりましたので、その状況についてご報告をさせていただこうと思います。

本日はよろしく願いいたします。

## ○ 山口智也委員長

それでは、資料の説明を求めます。

## ○ 戸本都市計画課計画GL

都市計画課計画グループリーダーをしております戸本と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、本日、資料につきまして、まずタブレットのほうではございますが、タブレットのほう、コンテンツ一覧のほうの08休会中（12月から2月、07都市・環境常任委員会、001都市整備部所管事務調査資料）となります。

こちら、お手元に同様の資料、A3版というところで、資料として配付をさせていただいておりますもので、両方御覧いただきながらお聞きいただけたらと思います。

それでは、早速、資料の説明のほうに入らせていただきます。

まず、ページをめくっていただいて、2ページになります。

まず、前段で、近鉄四日市駅周辺等整備事業について、現状の検討経緯についてご説明をさせていただきたいと思います。

まず、2ページ左側でございますけれども、基本構想についてでございますが、これまで有識者であるとか、交通・商業関係者、市民、利用者、市で構成される基本構想検討委員会において、ページ下でお示ししております区域を検討範囲といたしまして、ページの右側に、三つの視点といった格好で設けておりますが、こちらの三つの視点により検討を進めてまいったところがございます。

平成29年の3月を皮切りに、6回の検討委員会を開催いたしまして、基本構想を検討し、平成31年1月に市長提案をいただいております。

この間には、平成29年11月に議員説明会を開催させていただくとともに、同時期に市民

意見募集も実施しながら基本構想を取りまとめてまいりました。

提案後の平成31年、同じく1月には、議員説明会にて基本構想のご説明をさせていただいたところでございますが、現在は、その次のステップといたしまして、基本計画の検討を行っているところでございます。

ページ右側の中段に、基本計画の検討状況について、ちょっとお示しをしております。

10月まで基本構想モデルにおける交通処理の検討を進めるとともに、今年度の10月から基本計画策定業務の公募型プロポーザルを経て、現在、駅東側の駅前広場や中央通りの改編、デッキに係る基本計画の検討を進めているところであります。

また、関連する取り組みといたしまして、当該事業につきましては、今後、多様で難度、複雑度の高い設計や工事となることから、次年度以降の適切な入札方式の選定に向けて、国土交通省の支援を受けながら検討を進めているところでございます。

また、昨年8月からは、国が進めるウオーカブルなまちづくりについて、当該事業も該当することから、国土交通省とのパートナーシップのもとに情報交換などを行いながら検討を進めているところでございます。

今後、こうした国の支援を得ながら、令和2年度から詳細設計などを進めてまいりたいと考えております。

続きまして、資料3ページ、御覧ください。

こちらは、平成31年1月に、議員説明会におきましてお示しさせていただいております近鉄四日市駅周辺整備の基本構想をお示ししたものでございます。

基本構想において検討しておりました中で設定しておる三つの視点ごとに、基本的な考え方を示しております。

視点1、顔・にぎわいづくりにおきましては、このページの真ん中、中央ぐらいが近鉄四日市駅、水色で示しておるところが近鉄四日市駅になります。南側が必ずなろう四日市駅になりますが、この駅の東西に待合交流空間となる広場空間を設けるとともに、人の動線として、図面上では紺色の点線で示しておりますが、こちら点線で示しておるように、駅北側のふれあいモールにおける歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、歩行者動線や人が滞留する空間を設け、駅周辺のにぎわいや回遊性の向上を図る構想としております。

視点2、交通結節機能強化では、駅東側に赤色でお示ししておりますが、バス専用ターミナルを設けて、これまで3カ所に分散していたバス乗降場を集約するとともに、駅とバ

スターミナルを結ぶペDESTリアンデッキを設け、乗り継ぎの円滑化を図ることとしております。

また、タクシーにつきましては、ちょっと小さくて恐縮ではございますが、青色で四角い小さいので示しておるものが駅の東西に設けております、駅の東西に2カ所タクシーの乗降場を配置しております。

また、送迎車両につきましては、南広場と西広場にハンディキャップスペースとともに送迎ゾーンを設けることとしており、これに併せて高架下を駐停車禁止にするとともに、中央通りに青色の点線で示しておりますが、中央通り沿いに自転車動線を配置しております。

続きまして、視点3、空間の魅力向上ですが、これまで活用していない中央通りの並木空間を、バス待ちや歩行空間、にぎわい空間として活用するとともに、現状、片側3車線の中央通りを片側2車線として南側に集約をすることにより、人が活用する空間を広げるとともに、中央通り南北の横断を向上させるなど、まち全体としての回遊性の向上を図るとともに、まちの景観軸として魅力の向上を図ることとしております。

続きまして、資料4ページを御覧ください。

こちらは、JR四日市駅の基本構想をお示ししております。

先ほどの近鉄と同じく、三つの視点ごとに考え方をまとめております。

視点1では、交通機能を広場南側に配置することにより、北側に広い待合交流空間を設けております。

視点2では、駅前広場前の出入り口交差点を1カ所にまとめてわかりやすくするとともに、バス、タクシー、送迎車両を、極力分離を図りながら、広場の南側に配置をしております。

視点3では、駅前広場空間との連続性に配慮した歩行者空間の形成を図るとともに、今後、近鉄四日市駅からJR四日市駅間の連続性も考慮して必要な整備を検討することとしております。

それでは、次から、駅前広場の整備であるとか周辺整備、再開発などの事例を紹介させていただきます。

先ほど、部長の挨拶にもございましたように、事例の紹介に当たりましては本市の状況も考慮して、あと、近年、駅周辺整備を実施しているという事例を踏まえて、人口規模、あるいは港であったり産業の状況、そうしたものを考慮いたしまして、和歌山市、周南市、

姫路市、大分市の事例について、順にご紹介をさせていただきます。

それでは、資料5ページを御覧ください。

まず、和歌山市の和歌山市駅周辺の実例となります。

和歌山市は、近畿地方の南西部、和歌山県の北部に位置する中核市で、人口は約36万人、面積は210km<sup>2</sup>となっております。

和歌山市では、ページ左下にございますように、主な商業施設の開店及び閉店の状況にあるように、中心市街地の百貨店が閉店、撤退するなど、中心市街地の活性化が課題となっております。

こうしたことから、ページ右上に示しますように、中心市街地への高次機能や利便施設の誘導、交通結節機能強化や公共交通の維持活性化を図り、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方でまちづくりが進められており、この後にご説明させていただきますが、南海和歌山駅前広場等の整備や大学の誘致などが行われております。

和歌山市の交通網につきましては、ページ右下にちょっとお示しをしております。中心市街地において2km離れた位置に、南海和歌山駅とJR和歌山駅の二つの駅があり、大阪方面や奈良方面を結ぶ7路線の鉄道網が形成されております。鉄道の駅の乗降客数につきましては、南海和歌山駅が1日当たり約1万7000人、JR和歌山駅が同じく約3万8000人となっております。

市内のバスは、二つのバス事業者により南海和歌山駅、JR和歌山駅を中心に、バスネットワークを形成しております。

それでは、現在、事業が行われております南海和歌山駅の再開発事業や、駅前広場などの整備の内容についてご紹介させていただきます。

6ページを御覧ください。

こちら、南海和歌山駅で実施されております市街地再開発事業についての事例でございます。

こちら、南海和歌山駅の駅ビル、キーノ和歌山と言われております。こちら、2014年に高島屋が撤退したことや、建設後40年以上経過し、老朽化してきたこともあり、現在、市街地再開発事業により南海電鉄がこの駅ビルの建て替えを行っております。

駅ビルには、更新時期を迎えていた図書館を駅ビルに移転するとともに、駐車場棟、オフィス棟、商業棟、ホテル棟で構成されております。

駐車場棟とオフィス棟につきましては既に開業をしております。昨年12月には図書館

の一部が、機能が開館をしておるところでございます。今年の春には、図書館、商業棟、ホテル棟が全面開業となる予定でございます。

なお、図書館につきましては、カルチャ・コンビニエンス・クラブが指定管理者となり、1階は一般図書のエリアに加え、スターバックスコーヒーや蔦屋書店が併設されております。

また、4階には子育て世帯の方が気軽に集え、交流できる、地域子育て支援室が設けられたり、屋上には、芝生を敷いたまちなか公園をイメージし、利用者が飲食できる、開放的な空間が整備される予定でございます。

ページ下段の駅前広場整備につきまして簡単にご説明させていただきますが、和歌山市駅の拠点性を高めるため、駅ビルの建て替えと併せて駅前広場の整備を行い、鉄道やバス、タクシーの利用環境及び乗り継ぎ環境の向上を図ることとして取り組んでおります。

駅のエントランスとなる駅中央部分に広場交流空間を設け、その西側にバスターミナル、東側にタクシー、一般車ゾーンが設けられております。

ページ右下に、駅前広場の諸元をお示しさせていただいておりますが、駅前広場、近鉄四日市駅、JR四日市駅の基本構想におきますと、それぞれ近鉄四日市駅が1万2000㎡程度、JR四日市駅のほうが1万500㎡としております。この平米に対して、こちらの南海和歌山駅の広場は7000㎡となっております。

続きまして、7ページを御覧ください。

こちらは中心市街地の低・未利用地の活用と都市機能の集約化の事例でございます。

こちら、小中学校の統廃合により、まちなかの学校跡地を活用し、専門性の高い分野の大学の誘致に取り組んでおります。専門性の高い大学を誘致することで、若者の定着を図るといふことともに、まちの活性化と、中心市街地の活性化というところを目指しているというものでございます。

資料でございますように、平成30年、平成31年と、あと令和3年4月開校予定とございますが、それぞれこういった大学が既に立地しておると、またこれからも立地が予定されておるといったようなところが事例としてお示しをしておるところでございます。

続きまして、資料の8ページを御覧ください。

こちらは、周南市、徳山駅の事例でございます。

周南市は、山口県の東南部に位置する人口約14万人、面積約656km<sup>2</sup>の都市で、市域の南部には海岸線に沿って東西に長い市街地が形成されておりました。臨海部には石油化学コ

ンビナートが立地しております。

中心市街地は、徳山駅を中心に形成されており、近年は大型商業施設の郊外進出などにより中心市街地の空洞化が進んでいたことから、和歌山市同様、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方でまちづくりが進められ、駅前広場、にぎわい交流施設の整備や動物園のリニューアル、再開発などが進められております。

徳山駅につきましては、在来線としてJR各線が東西に基本的に走っております。乗降客については約1万4000人程度となっております。

また、市内のバス路線につきましても、このJR徳山駅を中心としてバスネットワークが形成されております。

それでは、ページ中央、この徳山駅の赤枠でお示ししております徳山駅の駅前広場、にぎわい交流施設整備や再開発事業についてご紹介をさせていただきます。

9ページを御覧ください。

ページ上段は、平成30年2月に開業したにぎわい交流施設の事例となります。

徳山駅の駅ビルは、郊外型大型店の進出などを背景にテナントの撤退が相次いだことから、平成30年に駅ビルをリニューアルしております。駅ビルには、和歌山市と同様に、図書館やカフェ、市民活動支援センターなどが入っております。

また、この図面の中で、南北自由通路へのエスカレーター、階段というふうになりますが、南北をつなぐ自由通路により、駅の南北の行き来を集約するというような取り組みも併せて行われております。

また、にぎわい交流施設につきましては、先ほどの和歌山市と同様、カルチュア・コンビニエンス・クラブが指定管理者となり、1階は図書館のエリアに加え、スターバックスコーヒーと蔦屋書店が併設をされております。

駅前広場整備につきましては、このページ下部になりますけれども、駅のエントランスの前に広場空間や、周辺の商店街へ向かう人の動線を確保するとともに、乗り換えの利便性の向上が図られており、こちら、令和元年11月に供用が開始されております。広場には噴水であるとか芝生広場などを設けておるといったような状況でございます。

続きまして、資料の10ページ、御覧ください。

こちらは、徳山駅前市街地再開発事業として、新たな回遊拠点となる集客施設となることを目指して、徳山駅の駅北側の東の部分になりますけれども、こちらに、閉店した百貨店跡地に民間主導で進められております。令和4年の完成に向け、現在、再開発に向けた



組合設立の申請を県に行っているというふう聞いております。

施設は駐車場棟、住宅棟、ホテルを含む商業棟、駅前棟、あと人工地盤で構成されており、商業施設内には、自由通路や人工地盤に駐輪場などの公共施設が整備される予定とお聞きしております。

また、JR徳山駅から1.5kmと少し離れておりますが、このページの右下でございます、こちら、徳山動物園のリニューアルというところも実施をされているというように聞いております。

続きまして、資料の11ページを御覧ください。

こちらは、姫路市、姫路駅の事例でございます。

姫路市につきましては、兵庫県の南西部に位置し、面積が約534km<sup>2</sup>、人口53万人の中核都市でございます。

こちら、姫路市につきましては、姫路駅の北側に世界文化遺産姫路城、こういったものもございます。あと、四日市とちょっと類似したところとしては、駅の南側になりますけれども、ページで申しますと中段に少し市の概要が映っておりますが、こちらの地図の下のほう、こちらについても工業地帯が形成されているというようなところで四日市と類似したところもございます。

あと、姫路駅の鉄道の乗降客数につきましては、同じく中段に示しておりますけれども、こちら、JRの姫路駅と山陽姫路駅の二つの駅が近接してございます。JRの、これは資料として乗車人員5万1700人を示しております。乗降客にしますと倍になりますので1日約10万3000人というような利用者でございます。また、山陽姫路駅につきましては、乗車人員1日当たり1万4900人、1日当たり約3万人というような利用者の状況でございます。

こちら、姫路駅周辺の整備につきましては、ページ右側にお示しをしております。やはり姫路駅を中心に市街地が発展しておったというところがあるんですけども、姫路駅につきましては、鉄道による市街地の分断によって交通渋滞などの問題が顕著になり、市街地発展の大きな妨げとなっていたというようなことから、平成元年から姫路駅周辺整備事業といたしまして、鉄道の連続立体交差事業、姫路駅周辺の土地区画整理事業、あと関連道路整備事業、こちらを総合的に実施し、都市部の再生と活性化を図るというような事業を実施しているところでございます。事例の中で、各それぞれ事業費は、資料でお示ししているとおりでございます。この真ん中の図のところでございますが、新たなまちづくり姫路駅周辺整備事業といった格好で整備をしております。

今回ご紹介させていただきますのは、姫路駅のちょっと北部、すぐ北の隣接するところにエントランスゾーン、あとコアゾーン、ピンクで示しております。あと、イベントゾーンといった格好で示しておりますが、こちら、それぞれの取り組みについて、エントランスゾーンにつきましては駅前広場等の整備、コアゾーン及びイベントゾーンにつきましては市街地再開発事業、そういったものが取り組まれているところがございますので、こちらをちょっと順にご紹介をさせていただきたいと思えます。

ページの一番下に、姫路駅の駅から姫路城を望むような格好で写真、整備前と整備後といった格好でお示しをしておりますが、まず、このエントランス部分の整備内容につきまして、10ページでちょっと紹介をさせていただきたいなと思えます。

12ページを御覧いただけますでしょうか。

こちら、エントランスゾーンといたしまして、姫路駅北側の部分でございます。ページの左上に、駅前広場諸元といった格好で示しておりますが、姫路駅の駅前広場北側でございますが、こちらは1万6000㎡程度でございます。

このページ左の下に駅前広場の図がございますが、もともと赤い枠で囲っております旧駅前広場の区域が約6400㎡といったものを、こちら、ブルーの部分で囲ってございますように、新駅前広場区域として1万6100㎡といったような格好で、かなり広く拡大して整備を行ったというような事例でございます。

ここの大きな特徴といたしましては、ページ右上にちょっとお示ししておりますが、整備前と整備後の状況をお示ししております。このグレーの部分が自動車、車両が使う部分であるところ、また黄色の部分が歩行者が活用できるというようなエリアで色分けをしております。

こうした中で、整備前後におきましては、非常に黄色の部分が多くなっていることがわかりいただけるかと思えます。人の使える、歩行者優先のまちづくりといった格好で、このような周辺整備を行ったというような経緯でございます。

もう一つは、日本初24時間バストランジットモールというような格好で書いてございますが、こちらにつきましては、先ほどの、今の図面でグレーの部分がございますが、この駅前の空間につきましては、バス及びタクシーのみが入れる空間としてトランジットモールという形で、整備後に変更したものでございます。要は、駅との公共交通との結節を高めるといったようなところも併せて行ったところですよ。

あと、こちら、駅前の広場におきましては、写真でお示ししております、例えば一番下

の芝生広場とかキャッスルガーデン、また、駅からすぐ出たところにつきましてはキャッスルビューといった格好でお示ししております。デッキ形状のものから、こちらでは姫路城が一望できるといったようなところで、こういったものが整備されております。

続きまして、資料13ページを御覧ください。

こちらは、先ほどのエントランスゾーンの東側に位置するコアゾーンといたしまして、民間の再開発が行われているところの事例をご紹介します。

こちら、図面のところにコアゾーンといった格好でAブロック、Bブロック、Cブロックとございますが、それぞれ都市型ホテルであったりシネコン、あと専門学校などが入るといったような整備が行われているところでございます。ちょっと図面で分かりにくいところもございますけれども、このキャスティ21イベントゾーンというような格好で、その下にキャスティ21コアゾーンとあります。その中に歩行者デッキというような格好で、キャスティウオークというものがございます。これは、この図面の左側が駅になるんですけれども、ここからの連続性をこちらのコアゾーンで、続いてご説明させていただきますイベントゾーンというのは、これのすぐ右側、東側にございます。こちらへの人の動線、連続性を確保するといった意味で、こういった整備も併せて進めておる中で、このコアゾーンの東側のところに、図面の下の部分になりますが、イベントゾーンにおける開発状況として、先ほどのキャスティウオークが、引き続き連続した格好でこのイベントゾーンに来るといったような中で、このイベントゾーンにおきましては、姫路市文化コンベンションセンターというものが整備を行うといった格好で、2021年秋オープン予定とお聞きしているところでございます。

続きまして、資料14ページを御覧ください。

こちらは大分市、大分駅の状況を示しております。

大分市は、九州の東端に位置して、総面積約500km<sup>2</sup>、人口約48万人を有する中核市でございます。こちらも本市と同様、産業都市として発展してきたというような経緯もありまして、中心市街地の近くには大分港といった格好で、港も持っておるといったような、類似したようなところでございます。

大分のところでございますが、大分市の鉄道網として、図面の左下にございます大分駅、丸で囲っておりますが、こちら大分駅につきましては、乗降客約3万8000人と、ちょっとお示ししていなくて申し訳ないんですけれども、3万8000人の規模の駅でございます。

大分駅周辺整備の背景と経緯といった格好で右側にお示ししております。こちらもやは

り、姫路市と同様、鉄道の分断によるまちづくりの弊害みたいなところがちょっと出ておったところの中で、こちら、大分駅周辺総合整備事業といたしまして、真ん中のほうに写真がございませけれども、大分駅を中心とする連続立体交差事業及び、この赤い枠で囲っております大分駅の南の土地区画整理事業、あと、南のほうでは黄色い線でお示しておりますが、関連する街路事業といったことで周辺整備事業としてまちづくりに取り組んでおったというような事例でございませ。

中身について、ちょっとご説明させていただきます。ページのほうは15ページ、次のページを御覧ください。

まず、駅前広場の諸元としてお示ししておりますけれども、大分駅は駅の南北に駅前広場を整備しておりますが、約2万4000㎡の駅前広場を整備しておるところでございませ。この駅前広場でございませが、図面の中段にお示ししております。中段の左側の図面が大分駅北口の駅前広場、真ん中のところが大分駅の南口の駅前広場でございませ。こちらの右側に大分駅周辺の交通結節という図面を示しております。こちらの位置関係をご参考いただければと思ひませ。

また、大分駅の南側の駅前広場に接続する形で、シンボルロード大分いこいの道といったような、図面では緑でお示ししておるところでございませ。こちらは区画整理の中で幅100mぐらいのものでございませが、大分いこいの道という、緑あふれる空間を整備しておるといふような事例でございませ。

なお、駅前広場につきましては、この駅前広場の図面の中に、例えば緑であるとかブルーであるとか、ちょっとピンク色の四角で囲ってあるエリアが見ていただけるかと思ひませが、こうした空間を市民の皆様に貸し出しをして、活用していただいてにぎわいの向上を図るといったような取り組みもなされておるといふような状況です。写真につきましては、下のほうでお示しをしておるところでございませ。

続きまして、16ページを御覧ください。

こちら、周辺の開発状況といった格好で、まず左上、JR大分駅ビルというものがございませ。この駅ビルには、商業施設——シネコンなども含みませが——であったり、駐車場、屋上庭園、ホテルなど、こういったものを大分駅ビルとして再開発が行われたといふような事例でございませ。

また、ページ左下の複合文化交流施設、ホルトホール大分と申ひませ。こちら、駅南側に、先ほどありませ大分いこいの道に隣接するようなところにホルトホール大分といた

しまして、中身につきましては写真でちょっとお示ししておりますが、ホールであったり図書館、あと子供ルーム、会議室、こういったものを併設する複合施設として、核となる拠点施設を整備したというような事例でございます。年間約200万人の入館者数があるといったようなところでございます。

ページ右側につきましては、区画整理事業の前後の状況写真をお示ししております。

右上のグラフでございますが、区画整理した中で、例えばブルーのグラフ、線のグラフでございますが、共同住宅が非常に増えたというようなところ、あと、緑のところでございますが、店舗、事務所等が非常に増えておるといったような状況を示しておるものでございます。

それでは、最後になりますが、17ページを御覧ください。

こちら、先ほど事例としてご紹介させていただきましたけれども、本市と比較いたしまして、各駅のこれまでの開発動向みたいなものをまとめておるものでございます。

本市におきましては、①から⑤までございますが、戦後の土地区画整理事業を中心に、またその後、昭和46年から昭和52年には連続立体交差事業が行われたり、中央線の再整備なども行われたりしております。また、駅西の工業高校跡地に③といたしまして、複合商業施設の整備が行われた。また、4番といたしまして、平成4年から平成19年にかけて、諏訪新道の辺りを中心に市街地再開発事業であったり、優良建築物等整備事業が行われております。また、この駅周辺の整備事業もそうでございますが、図書館の検討であったりというところを現在取り組んでおるといような時系列で、今の駅周辺の状況を示しております。

これまでご紹介させていただきましたが、4市の事例につきまして、どういった事業でやられておるといようなところを、下の表でお示しをしておるところでございます。

資料の説明は、以上となります。

## ○ 山口智也委員長

説明、大変ありがとうございました。

それでは、他市の事例も参考に、本市にどういったものが当てはまるのか、こういった提案も含めまして、皆さんからご意見をいただきたいなと思いますのでよろしく願いたします。

それでは、ご意見ある方はお願いいたします。

○ 小林博次委員

質問でもええんやろう。

○ 山口智也委員長

お願いします。

○ 小林博次委員

この3ページの並木空間、⑤バスターミナルの横、空間があるよね。前から出て否定されておるんやけど、オープンカフェとかそういうことができるようにせんのかと言ったら、道路にはできませんという、しばらく置いてからそういう答弁があったと思うんやけど、道路という位置づけをせんと、公園の一部として位置づけすればできるわけやから、その辺の考え方が、何かあなた方がまちをどうやって整備したらええやろうというのを、学者を入れて決めるというのはええんやけど、住んでいる近くの人たちの意見がどこへ反映するのか、ちょっと意味がよくわからんところがあるわけよね。

だから、そういう意味を含めて、例えば鉄道の駅なんかやと立ち食いのうどん屋があったりという、ちょっとした時間待ちを活用できるということがある。これはそのまま放っておくと薄汚い、バスターミナルというのは日本中薄汚い。だから、まちの美観には、集約するのは全然役に立たん。しかし、それをもうちょっと明るくきちっとしようと思うと、その周辺をどうするのということと併せて考えていかんと無理かなということがあるので、そこら辺がちょっとわからんというのが。

1個ずつ言ったほういいね。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

都市計画課、伴でございます。

お話しいただきましたように、以前、ちょっとご質問でそういうご回答させていただきました。その中で今、基本構想としてこういう絵を描かせていただいておりますが、現在、ここの基本設計を進めております。これからの中では、今おっしゃっていただきました周辺の方のご意見ですとか、そういうところの反映なんかも考えていきたいと思っておりますし、また、ご指摘いただきまして、この並木区間、この構想でもございますバス待ちの

空間を整備する空間でもございますので、そういう方らがどう待っていただくのがいいかですとか、周辺の方がどう活用していただけるスペースとなるのがいいかというところを含めまして、どういうことをやればいいのかというのと併せて、今後ちょっと検討をしてみたいと思います。

## ○ 稲垣都市整備部長

若干、補足させていただきます。

道路空間は、今まで法的に難しいところがあったんですけども、国のほうがいろんな活用を考えるとという中で柔軟に法改正がされてきております。現段階、そういった形の中でいろんな土地利用が可能になってきておりますので、そういったところを踏まえて計画のほうを進めていきたいというふうに考えております。

以上です。

## ○ 小林博次委員

いや、これは前から現状の緑道のところの使い方としてオープンカフェをつくったらどうという、それがずーっと何か月か後で、1年か、道路やからできませんという答弁しておったから、流れがちょっとおかしいがなというそういうことで。問題解決したということだね。

それから、市民の、その周辺の人意見を聞くという、案ができてから聞いたって、あんたら説明するだけで聞く耳ないですよ。どうやって変えるの。変わりませんよ。最初に聞いて、それを反映して技術的なものとか、そうやってつくらんとやっぱりまずいのと違うかなという、これ意見ね。

それから、その次に、JR駅の周辺で、それが4ページの、タクシー乗り場があるのがええんやけど、⑤で。今、タクシーって、全然いつでもおらん。JR四日市に人がおるというのが。危なくて表に出れやんで、建物の陰にじっと隠れて、乗り物に乗るのに待っているわけ、現状は。スラム化しているわけやね、今。

東京から来た人が、えっ、何これ、四日市、これ。みんながびっくりするわけね。あきれ果ててびっくりするわけ。ここにタクシー乗り場を置いてあるので、当然、広場整備するときは要るんやけど、タクシーのおらんタクシー乗り場というのは、何の意味があるの。だから、ちょっとこの辺がよくわからない。

それから、その隣にバスの待機場所と書いてあるわけね。時間が来て、ここで数分待つて行くというところやったけど、ここに車を置いておくという絵やな、これも。だけど、都市化してもっときれいにしようかというておるのに、バスを並べておいてどうするの。こんなのはJRのほうへ引っ込めるとか、もっとやっぱり知恵を出さなあかんよ。お客さんが来たら、そこへ、定刻のちょっと前に行くとか、そういうやっぱり配慮がいるのと違うかなと。これが二つ目ね。

それから、三つ目は、近鉄駅の東側がペデストリアンデッキで、車にぶつからんと歩けるわけやね。ところが、ここ100mあるので、高齢社会になると、これを渡り切れというのは無理なんや、もともと。そうすると、信号を真ん中で一遍、赤でとめてもらう。だから、50mずつで通るようにする。これ、外国へ行くと、既にそう設計されて、実際そうになっているんやけど、日本の場合はどこまでか、これ道交法の関係もあるのかわかりませんが、そういうことなんかもやっぱり研究してほしい。これが三つ目。

それから、四つ目が、これ、近鉄駅のところからJRのところまでしか絵が描いてないけど、既にスラム化していて、この絵だけでは役に立たん。駅広場をきれいにする、これはもう大賛成なんやけど、これだけの絵を描いたって、これが何か活性化につながるのかそんなふうには思えない。

そうすると、例えば四日市大学なんかでも、今もう外国人がほとんどになってきたけれども、もう20年もすると存続そのものが問われる。そうすると、公私協力方式やから、お金は誰が出すのということになると、やっぱり尻拭いは四日市でせんらんということを見ると、日本中、駅の近くにそういう施設をつくる。それを複合でつくっていく。

今ある経済学とか、ああいうことだけでは、多分これからの社会では、もっと違う多様な価値観に対応する学校に変化せんと生き残りは無理やと思うけど、そういうものを駅の東側、だからコンテナヤード、この辺り一帯を、例えば四日市発祥のイオンタウンなんか、そこで人を呼ぶ能力を持っておるよね。人がおるからそこに寄っていったじゃなくて、そうすると、この後ろの一角、これ、イオンタウンのような、もう最後に四日市に奉仕してとお願いに行ってもできやんことはないと思うけど、できるかできやんかわかりませんが。何でそこまで絵を一体的に描き終わらんと、なかなかこれならいけるなというやつが出てこない。

三和商店街でも、近鉄不動産はいまだに話がないわけやろう。話、行っていないやろう、市のほうから。



だから、近鉄不動産で三和商店街がにっちもさっちもいかんことになっているわけやな。なおかつ、近鉄不動産が非協力的というんやったら、スターアイランドの近鉄不動産の部分については、これはもう断固反対していく。反対はしやへんよね。だから、自分のところのことはやるが、人の邪魔することについては知らん顔というんじゃ、これはもう話にならん。

だから、そういうものをやっぱり一体的に捉えていくような絵がここに描かれて、行政指導がやりやすいような状況をつくっていかんと、あなた方のさじ加減で進んだりとまったり、スラム化されていったりでは話にならんと。だから、中心市街地という狭い範囲やけど、もう少し三和商店街の辺りも中心市街地になるので、そういう絵の描き方を追加してもらおう。これはこれで別に示されて、それはそれでええんやけど、もうちょっと対応幅を広げてもらわないと。これ自体では効果が全く出てこないということになるので、そのあたり、ちょっとご答弁いただくとありがたい。

#### ○ 山口智也委員長

順次、お願いします。

#### ○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

まず、お話の冒頭のほうのところですけど、タクシーのレイアウト、使い方ですとか、あとバスの待機所のお話のところをいただきました。

現在の機能としてございますタクシーの待機ですとか、あと、バスの待機所のところなんですけど、できるだけそれぞれの機能がふくそうしないような形で、かつ、南側にそれらの機能を集約しまして、おっしゃられた駅舎から出たところというのは、一つの広場として整備し、そこを交流ですとか、ここは待合空間として活用していただけるような形にしたいという構想になってございます。

それとあと、歩いて渡られる方が幅が広くてというところは、これは中央通りのお話でよろしいかと思うんですけど、御覧いただく絵にございますように、今現在、中央通りも車線数、緩速加速車線等を含めて、こちらの幅、横断歩道の延長というんですか、これが長くなってございます。この辺も駅へ入っていくところの交差点の形状をシンプル化して、できるだけ横断の延長を短くするような、そういう工夫をしているところでございます。

それとあと、この構想は構想で、以外の周辺のところも踏まえて広く絵を描くべきでは

ないかというご指摘をいただきました。おっしゃられるように、この絵につきましては駅前周辺の整備事業ということで、その図をお示ししたところでございますが、例にも挙げいただきました三和商店街のところ、ちなみにこちらのほうも今現在、昨年末ぐらいからになります。直接近鉄さんということだけではなく、この商店街のあるブロックのところをどうしていくべきかというところは、地元さんにもお声かけをして入らせていただき始めたところでございます。

そういうふうな形で、この絵の整備以外、周辺のところの民間さんの動きもあるかと思いますが、併せてそういうところは、進めていくところは民間さんといろいろお話をしながら考えていきたいと思っております。

#### ○ 稲垣都市整備部長

いろいろと意見をいただきました。

私どもの部だけで答え切れない部分も若干あるかと思っておりますけれども、特に私の方からは、全体的な都市再開発といったことについて、お答えをさせていただこうと思いません。

実は、委員ご指摘いただきましたように、今回の駅前広場等の整備だけではなくて、全体をしっかり眺めて都市の再開発を考えると、極めて重要だというふうに思っております。

今回、他都市の比較をするのに当たりまして、今回の17ページの部分でございますけれども、四日市で今までやってきた区画整理から駅西の再開発、そういったものをまとめて1回描いてみて、他都市のものと比較をするということを見せていただいたところですが、そういった中で、ともすればその辺の連携とか、そういったところが欠けている部分が出てくるということもあろうかと思っておりますので、こういった部分についてはこれから出てくる民間の再開発であったり、そういったものも含めて、どういったまちづくりをしていくかといったことについては、宿題としてしっかりとしたものが描けるように努めてまいりたいというふうに思っております。

以上でございます。

#### ○ 小林博次委員

話はわかるんやけど、絵としてこういう再開発するという意思表示をしていただくと、全体が協力しやすい。それで、都市計画課長が答弁されたけれども、地元住民ってどこの

ところの住民と話したの。相談にも来んといってみんな怒っておるわけよ。三和を壊す前はほこりまるけで、挨拶もなければ、商売しておってほこりまるけで、市からは何も言っ  
てこないと怒っておるんだけど、どこに行かれたの。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

本町になります、こちらの街区としてちょっとお話をさせていただきたいということで、まず、自治会の役員の方のところにお話に行ってください。

○ 小林博次委員

行きたい、行った、どちらなんです。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

こちらから伺っております。こちらから行っております。

○ 小林博次委員

そうすると、全体には伝わっていないわけよ。あなた方、協議会か何かつくってやるという話を聞いたけど、何もやっていないんやろう。

○ 山口智也委員長

ちょっとまとめてください。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

申し訳ございません。そのような形で進めたいと思っておりますが、その前段階として、今の地権者の方の調査等はしてございます。

○ 小林博次委員

ちょっと意味がわかりませんが、こういう作業を進めていこうとすると、やっぱり全体で絵を描いてもらって、こんなふうにしたいがどうですかと、下打ち合わせで住民が了解なら、そういう方向に進んでいきますという絵を示してもらおうと、全体としてそういうことやないのといけるけど、さじ加減で何か近鉄不動産と話をしたのかと言ったら、いや。

何か言ってきたか、何にも。中に入っている人たちも、金は取っておるけど商売できませんと、金だけずーっと取られておると。何にもせんと、仕事をせんと金を取るには、こんなにいい金もうけはないよな。

だから、そういう現実を踏まえて、やっぱり絵を描いて、それから進むべきではないかと言っておるわけや。だから、これはもう、これ以上やっても進まないから、これの次にもっと広い絵を描いてもらって対応する。

何でこんなことを言うておるかというのと、このまま田舎町で、よそから来て、これ、まちの駅かと言われたら、そういうイメージの、公害とそういうイメージのまちに、例えば三重県内からここに若いのが来ますか。ほかの都市からここへ移りますか。四日市の若い連中はこのまちに住みますか。こんなのスラムまるけ。

だから、今から、もう急いでやっぱりもっと都市化してやらんと、このまちそのものが少子化の流れの中で、嵐の中で沈んでしまう危険があるので声を大にして言うておるわけね。例えば、自転車でも……。

#### ○ 山口智也委員長

小林委員、そろそろまとめてください。

#### ○ 小林博次委員

わかりました。

自転車でも、ずらっと横に向いて並べてある、四日市駅にしたって、近鉄の駅にしたって。都市化されたまちなら、自転車が必要なものというなら地下に入れたり倉庫を建てて収容でなくて、そういうようなことをやっぱりきちっとする。そういう思想がないと、なかなかうまくいかんということ。

#### ○ 山口智也委員長

他の委員からお願いします。

#### ○ 森 康哲委員

私も小林委員と同じところなんですけれども、3ページ、4ページのところで、20日の議員説明会のときに、図書館のところで示されたところでございますが、そのところでも

質疑をしたんですが、駐車場ですね。足りない分の駐車場をどうするかというので、これは棚上げになっていると思うんですけども、この絵の中には落とし込んでいない。考え方として、どの辺にどれぐらいのものというのは持っているのでしょうか。

## ○ 稲垣都市整備部長

まだ図書館に関して、本体として私どもの部で検討しているわけではないので、図書館の台数としてはあと200台程度。これが不足するということはお聞きしておりますので、そういったスペックのものをつくるということに関しては、どの程度のものであればつくれるかといったことについては、政策と一緒に検討していると、そういった状況にございます。

今現段階で、どこにつくるというものの決定はないわけですけども、今、都市部において空いているところ、こういったところで作れるとしたらどんなものになるかとかということについては、若干、試算的にこんな形になるのかなという形のもの準備を始めております。

ただ、そういった場所については、駐車場って端的にいうと、先ほど小林委員からもありましたように、駐輪場は低利用なんですよね、利用としては。そういったものを町なかのところにどかんと建てるのがいいのかというのは、様々な議論がありますので、そういったものについては、今、図書館の検討がこれから進んでいく中で、これは市全体として併せて検討させていただく。その中では、私どもも部としての技術力、これも発揮していきたいというふうに思っております。

## ○ 森 康哲委員

図書館法の中でも設置しなければならない台数とかはじき出して示されたと思うんですけども、たしか民間施設として、100mの30階建ての施設も検討していくということで、それをプラスアルファするとどれぐらいの台数になるんだとか、図書館だけであと200台足りないということだったと思いますので、そうすると、かなり台数が不足するのではないかという懸念があります。それがもとでJRのほうにしたほうがいいんじゃないかという意見も私のほうは思っておりますので、JRのほうの駐車場のほうをお聞きしたいんですけども、JRのほうで駅舎を改築して図書館をという検討した中に駐車場が示されていたんですけども、それは複合施設をつくらなくても必要なんじゃないんです

かね。その辺の考え方はいかがでしょう。

### ○ 稲垣都市整備部長

ちょっと図書館本体のことになりますので、毎週にかかわって検討していた経緯ということだと思いますと、JRのほうには、現在のところ、民間の駐車場は大きなものがございません。市の本町駐車場、あるんですけれども、少し離れているのと、実は結構利用度が高いといったところがございまして、駐車場本体を図書館へ持っていくと足りない。それを賄っていく駐車場として、市庁舎の西側でつくった場合に必要な台数を合わせてつくるのが妥当だろうということで、中に入れるというような形で検討させていただきました。

ただ、結果として、駐車場の台数が増えていきますので、あと容積的には図書館と駐車場でいっぱいになってしまうと、そんな検討結果になったという、そういった経緯がございます。

それに対して、近鉄側のほうにつきましては、地下駐車場が直接使えるという部分の一つあるのと、民間の駐車場も結構ありますので、そういったところについて、民間の駐車場の需要とか、そういった精査までは、これは私どもも参画している段階でやっていけませんので、そういったものも含めて考えていくことになろうかというふうに考えております。

### ○ 森 康哲委員

民間のほうの駐車場なんですけれども、以前は月ぎめで貸していたやつが、コインパーキングに、時間貸しに変えられていると。非常に中心部で、月ぎめで借りるところが今少なくなっているという声も聞きますので、その点も併せて、やはりこういうまちづくりの中で検討していただきたいと思います。要望です。

### ○ 伊藤嗣也委員

小林委員の意見、森委員の意見、ごもっともと思うんですが、本当に私も心配しております。

2ページの、例えば検討の視点って、これ3色で色が分かれていますけど、まだちょっと弱いのかなと。もう一つ、四日市をどうしたいんやというのがいまいち弱い気がしますね、この三つの色の視点で、3ページ、4ページの絵を見たときに。心配ですね。バスのところでもありましたが、高齢者というような文言が全く、一言も入っていないという、

高齢化社会を迎えるのにもかかわらず、そういった点でもやはり首をかしげざるを得んというものがあります。

それで、3、4ページで、この絵、平面図だけで非常にわかりづらいところがあって、10ページの上の漫画のポンチ絵みたいなのがあると、徳山駅前のこういうような絵があるとすごくわかりやすい。側面といいますか、要は立体的な形があるないでは、やっぱり非常にわかりづらいのであれなんですけど、それもご検討いただきたいというのが一つ。

あと、これを進めていくに当たり、市の土地と、例えば近鉄、JRさん、そのような底地が民間のそういったところと、他の個人、企業も含めて、誰がどこを持っておるんやというのがちょっとわからないんですね。そうすると、あとはどこの部分を市が金を出して、民間活力を、どこを使うんやというのもこれではわからんし、官民の役割、費用も含めたのも、やはり底地の件がはっきりしておらんことにはちょっとわからんのかなと思っておりますが、その辺はどう考えて進めておられるんですかね。

#### ○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

図面のことと併せまして、土地所有のことがわかりにくいというお話ですけど、まず、図面のほうですけど、構想としてつくらせていただいたのは、おっしゃられるこの平面的な絵となっております。

説明にもありますように、今、基本計画を進めておりますので、これから少し絵を固めていく中で、タイミング、タイミングでご理解いただきやすいような表現の仕方を、その中でおっしゃられるパース的なものも時折挟んでご説明をさせていただけたらと思っております。

また、鉄道事業者等々の土地の区分ですとか、そこらの今後の扱いというところのお話ですけど、まず、絵をつくっていく中で、併せまして、じゃ、その底地、土地をどう所有区分を分けていくんだというところも、それぞれと協議をしましてまいりますので、そういう中で、方向性を決めていく中で当然、例えば買収するのであれば、そこに事業費は当然かかってまいりますので、そういうところの説明も、段階、段階で整理はさせていただいてご説明させていただきたいと思っております。

#### ○ 伊藤嗣也委員

今日の時点ではあれなんですけれども、やっぱり今後大事になってくるのかなというふ

うに思っております。やはり、わかりやすい絵をつくるということがやっぱりすごく大事かなと。ですから、平面だけじゃなくて、側面であったり、立体的な絵がやっぱりここについておるようなことを今後望みますし、色分けで市の土地、他の市じゃない土地もちゃんとわかるような図面。それから、それが今後の投資、それから、要はイニシャルコストとランニングコストに影響してまいります。それから、買収、全然しても僕はいいと思うんです。せなあかんとところはどンドンしてもらって、借りるといのは何ぼ家賃を払っても自分のものになりませんので、そういうところもあります。だから、十分ご検討いただきたいということを今日お願いしたいです。

○ **山口智也委員長**

他にございますでしょうか。

○ **小田あけみ委員**

一言だけ。

普通の建築も何もわからない一般市民として、この絵を二つ、近鉄四日市とJR四日市を見たときに、JR四日市には全然お金も労力もかけないんだなというふうに私からは見えましたので、本当に近鉄四日市はたくさんの方が乗り降りするのはわかりますし、いろいろ考えてこられたのはわかるんですけども、他都市の事例を見せていただくと、和歌山市なんかは二つの駅を、やはり乗降数は違いますけれども、民間を入れるなどして、工夫して新しい駅舎をいいものにしようとか、複合施設を持ってこようとかやっているのにもかかわらず、四日市については、本当にJR四日市という名前を入れておいたでねみたいな感じに私には見えましたので、その辺、もうちょっと力を入れていただきたいというのが、意見として一言だけ申し上げます。

○ **山口智也委員長**

答弁はよろしいでしょうか。

○ **稲垣都市整備部長**

ありがとうございます。まず、ちょっと和歌山の事例を出していただきましたので、少し和歌山のほうの紹介を。



今回、南海の和歌山市駅、こちらのほうの再開発に行っておりますけれども、JRの和歌山市駅、地下駐車場が駅前にございまして、乗降客数は3万8000人と、非常にこちらが多いように見えるんですが、まちとしては南海和歌山市駅側のほうがまちという、そういうイメージのところがございます。

そうした中で、私どもも、JRのほうをどうやっていくかということに着目しております、ちなみに今回出させていただいた中では、周南の駅で、こちらの駅の事例みたいなものが少しJRとかでやれるといいのかなと、そういったイメージを持っております。

周南につきましては、駅の上をデッキが渡っていきまして、駅舎というのがないんですね、橋上駅舎的なものになっていて。その前にツタヤグループのものを配置したと。蔦屋、スターバックスって、これ、各地でかなりやっておりますけれども、これは3層ですけども、例えば延岡ですと2層でやっております、これは図書館機能を持っておりますけれども貸し出しをしないという、そういったものも持っております、そういったものを誘導してくるというのも一つの解決策になるだろうということで、こういったものについては、私のほうからちゃんと研究をするようにということで指示を出しております、こういったところに盛り込ませていただいております。

そうしたことでするので、なかなか今、JRについては民間というところの民の部分というのがなかなか乗りにくい状況がございますので、そういったものを誘導していくという意味で、こういったものを研究させているということでございますので、力を入れていないということではございませんので、ご理解賜りたいと、そういうふうに思います。

○ 小田あけみ委員

ありがとうございます。

○ 山口智也委員長

加納委員、よろしいでしょうか。

○ 加納康樹委員

簡単に2点お伺いいたします。

まず1点は、他市の事例に関してで、和歌山と徳山の駅ビル、両方とも駅ビルに図書館が入っているところなんです、和歌山と徳山、それぞれの土地、建物の所有がどこにな

っているのか教えてください。

○ 戸本都市計画課計画GL

まず、和歌山のほうの事例でございますが、こちらは南海電鉄が再開発を行っております。その中で、所有者は南海電鉄になりますが、この図書館部分とか公共の部分については、市が床を買っておるといようなことを聞いておりますので、区分所有という面で市が所有しておるといのが和歌山の事例でございます。

続きまして、徳山でございますが、こちらは、底地のほうは済みません、確かなことは言えないんですけども、このビル自体を市が建てておるといようなところでございます。ですので、所有者は市、建物は間違いなく市といような格好になってこようかなと思います。

以上です。

○ 加納康樹委員

わかりました。

話は次に行きまして、2ページの図面のところで、去年やりとりしたときに確認したかどうか覚えていないので改めての確認なんですが、⑥観光バスのスペース確保というところに関してですけど、このスペース確保に関しては、観光バスの事業者にも意見を聞いていたんですけど。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

バス事業者の中で、観光バスの事業によるところともお話はさせていただいております。

○ 加納康樹委員

それは、今は駅前のロータリーに入ることができない事業所にも聞いているということによろしいですね。

○ 伴都市整備部次長兼都市計画課長

そのような形で伺っております。

## ○ 加納康樹委員

その方々からこの図面でおおむねよかろうということが進めつつあるんですけど。観光バス、特に入ることができないところからは、四日市はもう着けるところがなくてとか何とかというのは、相当言われているところかと思うんですが、それは解消できるレベルだと。

## ○ 戸本都市計画課計画GL

観光バス、いわゆる高速で、例えば大阪であったり東京とかにも出ておりますが、そういった路線バスと、乗り合いバスがございます。ツアーバス、要は、例えば四日市から皆さん、我々もそうですけれども、旅行で行く際に貸切りですね、貸切りのバスといった格好で、大きく2種類ございます。

まず、こちらの構想としてお示ししておるのは、観光バスというのは後者の側ですね。いわゆる貸切りバスの発着。今よく事例としては、みずほ銀行さんの前で乗りおりされるケースがあるのかなと思います。こちら、代表として、今回基本構想を検討をするに当たりまして、三重交通様であったり、三岐鉄道さんも入っております。あと、そのあたりとバスの協会等を通じて、このあたりは当然お話をすることになるんですが、まずもってこの観光バス、6台程度、今こちらに、市民公園の前辺りに配置させておりますが、こちらで十分活用できるのではないかなと思っております。

あと、集約するものとしまして、バスターミナルの中に当然通常の路線バスであったり、先ほど申しました、いわゆる乗り合いバスですね。遠くに関東であったり、大阪方面、あとまた中部国際空港とかに行っておりますが、ぜひこういったものを中に集約できたらなといった格好で、今、調整、また協議を始めておるようなところでございます。

## ○ 森 康哲委員

徳山のところの関連なんですけれども、実は徳山って非常に四日市に似ているまちづくり、町並みだと思うんです。例えば、沿岸部には東ソーさんがあってコンビナートがある。駅の百貨店、これ、実は近鉄百貨店だったんですけれども、近鉄百貨店が閉店した後に市役所が仮庁舎として一旦入って、市庁舎を建て替えた後にこの複合施設を建設すると、そういう流れになっておるといってございまして。

四日市と同じように、商店街、アーケードが隣接していて、そして、市の木がクスノキ、

花はサルビアと、全く一緒、同じような、そういうつながりがあるので、やはりそういうところの開発に関しても、環境が似ているというところがあると思いますので、しっかり調査していただいて、交渉相手の近鉄さんとか、同じような経緯があると思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。要望です。

○ 山口智也委員長

他に、まだご発言いただひていない方、よろしいでしょうか。

井上委員、よろしいですか。

○ 井上 進委員

先ほど小林委員や皆さん言われたように、やはり、この駅前整備、結局は市街化活性化がまずメインやと思ひますよ。そうなってくると、今の言われた三和商店街にしても一番街にしても、かなりやはり廢れてきておる部分を直していくというのが根本のお話かなと思ひておりますので、そういった部分を、やはり地元のその商店の人たち、あるいはそこに暮らしている人々の声をしっかりと聞いていただひて事業を進めていただきたいなというふうに考へておりますので、住民の協力なしに勝手にやって、だめだったねというふうな形のないようにだけはしていただきたいと思ひております。というところですよ。

○ 山口智也委員長

ご意見ということで。

○ 井上 進委員

はい、意見で。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

副委員長、よろしいですか。

私は、ちょっと1点だけお願ひしたいと思ひますけれども、12ページの姫路なんですけれども、12ページの右上の図面を見ると、グレーから大分黄色に、大幅に変わっているなという印象を持って、四日市市も今、国土交通省とやろうとしているウォークブル、歩け

るまちづくりというのが、しっかりここで実績があるのかなと思うんですけれども、実際にこういうふうに姫路が歩けるようなまちに変更して、それで、じゃ、実際に本当に市民の方、また来客される方皆さんが、以前よりもたくさん歩けるようなまちに変貌したのかどうかというところが、もしおわかりでしたら教えていただきたいと思います。

## ○ 稲垣都市整備部長

まず、姫路のこの大手前通りですけれども、地下に駐車場がありまして、四日市の中央通りと非常に似た感じでございます。駅からお城までが1 km弱、そういったレイアウトでございまして、非常にコンセプト的にも四日市と似ているということで着目しておりまして、私も訪れていますし、この週末にも、神戸で研修があった職員を姫路まで行かせまして、姫路のほうも見させているところでございます。

まず、観光と相まって非常に活性化しているというのが率直な感想でございます。かなり大規模に再開発をやっていますけれども、今、海外の観光客さんが非常に多くて、このトランジットモール化して、歩道を広げてきた部分というのは非常に人通りがあります。

一方で、これ、北側が城になりますけれども、東側の1本入ったところに、これはアーケード商店街、みゆき通りというのがございまして、これは駅までつながっていると。そういったところが非常に四日市と似たところがあります。

そうした中で、まず、これを成功させた一つの事例として、車の通行を分散させるということで、姫路においては一定の車が入り込まないように、まちのサイドのほうに流しているということがございます。その様子も見てきておりますけれども、今の四日市の道路体系がそれから物すごく劣るということもないので、一定四日市でもやっていける方向だというふうに認識をしているところでございます。なので、しっかりこの辺については、現場にみんな、今回出させてもらったものはうちの部内の誰かが必ず一応行っているところでございますので、そういった実地での体験、そういうのも通して実行可能なぐらいになるようにしっかり進めてまいりたいというふうに思っています。

## ○ 山口智也委員長

観光客の違いというところはあろうかと思うんですけれども、歩けるまちを目指していくというのはしっかりやってほしいというところで、ただちょっと気になるのが、近鉄の周辺のみならず並木空間の整備というのはしっかりうたっていただいているんですけれ

ども、それが、じゃ、JR側とか、こちらの三滝通りからこのJR側のところまで、しっかりそういった空間をつないでいるかというところと少し弱いところがあるんじゃないかなという、僕自身が、ちょっと感想があって、ぜひ、まだまだこれから基本計画を詰めて、詳細計画というところの段階なので、そこをしっかりと充実していただきたいなという要望です。よろしくお願ひしたいと思ひます。

#### ○ 谷口周司副委員長

最後に確認だけさせていただきたいところがあって、これからのスケジュールとかも出てくるかと思うんですけども、総合計画を見させていただく、これから図書館というのにもかかわってきたりだとか、総合計画でも横のつながりをと出てくると思うんですけど、今後のスケジュールの進め方の中で、都市整備部さんと、ほかの部局との進めていく中で、もちろん絵も変わっていくかと思うんですけど、総合計画にももちろん合致はしていると思うんですけど、この時点ではまだ総合計画の議決前ですよ。総合計画がこれで議決されて、新たに総合計画に合った絵に描き換えていくのか、それはまだちょっと先なのか。その辺の今後について、ちょっと横のつながり等も含めて教えていただけると思うんですが。

#### ○ 稲垣都市整備部長

まず、もともとこのコンセプトとして、リニアの名古屋の開通、これまでに仕上げようということをつくってきましたので、そのスケジュールについては、フィックスという形でそれを目標に進めてまいります。

その中で、図書館等もございますので、図書館につきましては、この計画に間に合うようにやっていただけると相乗効果が出せるということもありますので、一体的な整備等を含めて、それについては合わせていただけるように、当部としても協力をしていくという考えでございます。

それと、委員長が言っていただきました中央通りの残りの部分ですね。もともとの基本計画をつくるときは、若干、我々も遠慮した部分がありまして、100億円を超えるような総工費になってきますので、今回、新総合計画の中で、We Do 四日市中央通りということで、ここの部分についても方向性をお認めいただきましたので、できるだけ相乗効果ができるようなやり方としてエリアを広げてやっていけるように努めてまいりたいというふうに思っております。

○ 谷口周司副委員長

ありがとうございます。

先ほど小林委員からもあった、大学の移転や誘致やとなると、なかなか都市整備部さんだけでもあれでしょうし、ほかの和歌山や事例を見ていると都市整備部さんだけで計画してやったような構想とはなかなか思えない。いろいろブロック分けをして進められているというところもあろうかと思しますので、ぜひ総合計画にあるように、横のつながりというのをしっかりここで発揮していただけるといいかなと思いますので、ぜひ今後に期待をしたいと思います。

○ 山口智也委員長

では、そろそろお時間も迫ってきましたので、本件はこの程度にさせていただきたいと思えますけど、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

それでは、都市整備部さんからは、もう一点、ご報告がございますけれども、ちょっとここで一旦休憩を入れますでしょうか。もうこのまま行ってもいいでしょうか。5分だけ休憩を入れますか。

(異議なし)

○ 山口智也委員長

じゃ、5分だけ休憩を入れます。25分から再開です。

11:21 休憩

---

11:25 再開

## ○ 山口智也委員長

それでは、時間になりましたので、報告を1件受けたいと思います。それでは、説明をお願いします。

## ○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

道路管理課の石田でございます。

私のほうからは、サポカー補助金に関しまして、前回、委員会のほうでご説明させていただいておるんですけれども、その後、国等の動きがございましたので、その辺についてご説明をさせていただきます。

資料のほうですけれども、先ほどの資料、もう一度、07都市・環境常任委員会のほうまで一旦お戻りいただきまして、002都市整備部（関係資料）というのがございますので、そちらのほうにお入りいただけないでしょうか。

よろしいでしょうか。

では、始めさせていただきます。

3ページでございます。

サポカー補助金に関する動きについてということで、まずは国のほうの動きが大きくございました。こちら、まず1のところ、国の動きということなんですが、まず上からいきますと、12月13日でございますけれども、補正予算案の閣議決定がございました。これは多くのものを含んだ補正予算でありますけれども、その中で、衝突被害軽減ブレーキや、ペダル踏み間違い急発進等抑制装置が搭載されました、いわゆる安全サポート車の購入の補助というものが盛り込まれた、サポカー補助金が盛り込まれてございます。これについては、後ほどご説明をさせていただきます。

続きまして、12月17日でございますけれども、後づけ急発進抑制装置の先行個別認定結果の公表がございます。これは前回の委員会のほうで、技術的なものを国のほうが認めていくというようなことをやられておるというご報告をさせていただいたんですけれども、そのときもご報告させていただいたとおり、1番のいわゆるレーダーつきの踏み間違い急発進抑制装置。これはトヨタですとかダイハツのものでした。2番目には、ペダル踏み間違い急発進抑制装置。これはレーダーのついていないものですね。いわゆる量販店で売られておる形のもの。それから3番目には、ペダル踏み間違い防止装置となっておるんですけれども、これは機械的にアクセルとブレーキにつけまして、踏み方を調整することで踏



み間違いをなくそうというものが1社認定されてございます。ただ、この1社、踏み間違い防止装置につきましては、現状、価格も実は一番高こうございます。レーダーつきの倍ほどもするというようなこともあって、この中部地区なんかは、ほぼほぼ流通されていないのかなど。九州のほうの会社の開発したものでございます。

引き続きまして、その後19日には、補助事業者の募集開始がされております。これは、国の補助制度をするのに、実際運転をしていきます事業者を募集するというものが19日に募集をされております。なお、この応募の締め切りが1月10日、今月の10日になっておまして、締め切ってみえます。ただ、今日、今朝のホームページなんかも確認してきたんですけれども、どこに決まったという情報はまだ出てきていないというようなところでございます。

そして23日には、サポカー補助金に関する審査委員会というのが国のほうで開かれておまして、後づけの補助金の対象になります装置につきましては、認定を受けた、この装置で適正であるというような取りまとめ、承認がされておるところでございます。

そして、年は明けまして10日でございますけれども、経済産業省の自動車課より新しく通知が出てございます。これは、先行の補助制度について、先行の補助制度といいますと、東京都であるとか、例えばこの辺であれば豊橋市であるとか、豊田市であるとか、既に補助を始めているところについては、個別に調整をしますと。

そして令和2年度——これは四日市市はこのグループに入ってくると思うんですけれども——についても地方自治体と個別に調整する旨が通知されております。

1ページめくっていただけないでしょうか。4ページのほうに、この10日にサポカー補助金の適用についてというので、経済産業省のほうから出されているものがつけさせていただきます。

3段落目は、先ほど申しました既に始まっている自治体とは調整しますよということ書かれておまして、次の四つ目、「なお、」の後ですけれども、こちらについては、国としましては、これは補正予算ですので、令和元年度内に事業を終えることを前提としておる。ただし、仮に令和2年度に繰り越しが行われた場合は、令和2年度において実施する自治体とは調整するということになってございます。現実的にはこれから補正予算されますので、恐らく令和2年度に多くの部分が施行されていくのではないかとというようなこともささやかれておる中ですので、我々としては、制度の立てつけについて、この辺を意識してやっていく必要がある、また、させていただくということになるのかなと思

っております。

もう一度、1枚戻っていただきまして、以上が今の時点での国の動きでございました。

次は二つ目にありますけれども、三重県の動きについて簡単にご説明をさせていただきます。

三重県のほうでは、12月3日に全市町を集めました連絡調整会議が開かれてございます。その中で高齢者安全運転サポート車、それから、後づけの安全運転装置の補助、市町向けの補助の創設を検討している旨の説明がございました。

その内容としましては、2番のところですが、サポカー、新車の購入につきまして、市町補助金の2分の1、上限1万円で行う。2番で、後づけ装置でございますけれども、市町補助金のこれも2分の1、上限1万円で行うということ。それから予算額としましては、1837万円を県全体で考えているというような案が示されたところでございます。

最新の話としましては、実は先週、1月23日にこの対象部局の知事のいわゆる査定がされておるというところで、このときの案には、サポカー、新車の購入についても出しているというたたき台だったんですけれども、どうもその23日の話では、全体、お金も、予算も当然かかってきますので、新車は含めないような中で説明がされて、どうも知事も了解されたというようなことが一報として伝わってきてございます。ただ、今日時点で正式なリリースがございませんので、また追って県からもきちんとした制度も含めて通知が来るものだというようなことで考えているところでございます。

それを受けまして3番目、市のほうでございまして、国の動き、県の動きが矢継ぎ早にありましたけれども、我々は、当市は、前回の委員会で説明をさせていただいたとおり、4月1日よりしっかりと補助事業を始めていこうということに変わりはございません。

それでは2ページほどめくっていただきまして、最後に、国のほうがサポカー補助金を出してきておりますので、これの国が出しましたものを使ってご説明させていただきます。

令和元年度補正予算案となっております。予算額が1126億7000万円というようなこととなっております。

事業としましては、高齢運転者の交通安全対策は、政府全体の喫緊の課題であると捉えていただきまして、安全運転サポート車は、ただし、高機能であるので価格も高く、高齢者の買い替えが進まない状況であるということで、65歳以上の高齢者を対象に歩行者衝突安全軽減ブレーキや、踏み間違い急発進抑制装置を搭載した車に対する補助を導入すると

いうものでございます。また、これに併せまして、既販車ですね、既にお持ちの車の後づけのペダル踏み間違い急発進抑制装置の導入補助も行うということになっております。そうしたことを始めまして、安全運転サポート車保有率を上げるように促進していくというようなことになってございます。

一番下に条件とありますけれども、国が、民間団体等となっておりますように、これ、今、募集を12月19日に開始しましたという説明をさせていただきましたが、民間団体——恐らく自動車関連の何らかの団体になるのではないかという話になっておりますけれども——が決定されて、そこが運用していくというようなスキームになっておるというところでございます。

右側ですが、1番のところは、これは新車または中古車の補助ということでございます。軽減装置と踏み間違い急発進抑制がともにあるものは、通常の登録車であれば10万円、抑制装置だけですと6万円という補助のようでございます。また、2番で後づけのペダル踏み間違い急発進装置につきましては定額でセンサーあり、これはトヨタであるとかダイハツのものになると思いますが、4万円。センサーなしについては2万円というようにことが示されておるといようなところでございます。

2番、下の図はそのブレーキに関するイメージ図ですので、また見ておいていただければと思います。

前回のこの会議の後に、動きということで、簡単ではございますけれども、私のほうから説明をさせていただきました。

ありがとうございます。

## ○ 山口智也委員長

説明ありがとうございます。

それでは、ご質疑がありましたらお願いしたいと思います。

## ○ 加納康樹委員

説明ありがとうございます。私としては4月と言わずに早くにというところはずっと言っていたんですけれども、これだけぐちゃぐちゃになったらもうそれは4月もしようがないのかなとは思っていますが、ぜひ近いうちに示していただきたいのは、3ページ、市の考え、令和2年4月1日より補助事業開始とあるんですが、これだけ県とか国がいろん

ことを言ってきたので、じゃ、実際、市がどれだけの補助をするの、どういう基準なのというのがちょっとわかりにくくなってきたと思うので、それをわかりやすく私たちにも、そして市民の皆様にも示していただく必要が喫緊にあらうかと思えます。

1番のところで行くと、じゃ、私としてはぜひお願いしたいんですけど、国が65歳というんだったら四日市も当然65歳でやるべきだと思いますしとか、その辺の整理をしたもの示しというのは予算になっちゃうんですか。

#### ○ 石田都市整備部参事兼道路管理課長

おっしゃるとおり、国がこういう基準を新しく出してきました。まず一つは、今この補助事業者の決定というのが我々も非常ににらんでおりまして、この補助事業者が細かな国の補助の仕方というのを出してきました。ということになっておりますので、それを早くつかんでいきたいなと思っております。その中で私どもも、前回では9割、上限6万円という線を出させていただきました。私どもとしては頑張っておると、頑張ったつもりではあるんですけども、そういったところを一定確保、きちっとできるような制度に合わせていく。

今おっしゃられました65歳というところ、国が示しましたので、やはり使っていただく方から、国は65歳で、市は70歳でというのは非常にわかりづらく、また、間違いにもなりますので、そういったところはやはり国の制度に合わせていけるところはしっかり合わせて、お使いいただけるようにしていきたいなというようなことでは考えてございます。

あと、いつ整うかというのが、実は今の時点で我々もちょっと、しっかりないものから、その間にどういうチャンスがあるのかというのは、また。と言っているうちにもう次の2月議会も近こうなっておりますので、また委員長なんかも含めてご相談もさせていただきながら、機会があるのであれば当然お話をさせていただいて、最悪でもきちっとお伝えを委員会の方にさせていただくというのは必須かなと思っております。

#### ○ 加納康樹委員

ぜひお約束をしていただかなくてはならないのが、65歳に合わせるというところと、当初、四日市が示した9割云々はこの際どうでもいいので、負担する人が1割負担で済む、この二つだけは最低担保してもらわないと困ると思っておりますので、よろしくお願いま

す。

○ 稲垣都市整備部長

ありがとうございます。まず65歳というところで、これは国の制度に合わせていくという形で考えてございます。

それと補助のあり方につきましては、9割で上限6万円という形で今説明をしていたということでございますので、国がこの予算をもう繰り越さないということになれば当然、令和2年度いっぱいその形でまいりますので、繰り越した場合にどういう扱いをするかといったことについては、その全体の動かし方とそごのないように制度づくりを進めていくという形で指示を出しておりますので、そういった整理をした後に、予算の部分で審議していただけるというふうに思っておりますので、よろしく申し上げます。

○ 山口智也委員長

ありがとうございました。

他にございますでしょうか。

(なし)

○ 山口智也委員長

他にございませんので、ここまでとさせていただきます。

都市整備部さん、ありがとうございました。

○ 稲垣都市整備部長

ありがとうございました。

○ 山口智也委員長

では、速やかに上下水道局に入っていただきますので、委員の皆さん、しばらくお待ちください。

それでは、これよりは上下水道局から、下水道管路施設包括維持管理業務委託についての報告があるとのことですので説明を受けたいと思いますが、まず管理者のほうからご挨拶

拶をお願いします。

#### ○ 山本上下水道局事業管理者

上下水道局でございます。貴重なお時間をいただきまして、ありがとうございます。

昨年度からいろいろ用意をしてきましたいろいろな対策の中で、下水道にかかわるところで、準備が少し進んできたものを中間的な報告としてさせていただきたいと思います。

昨年度は水道ビジョンをつくらせていただきまして、昨年の夏には経営戦略、上下水ともにつくらせていただきました。その中で、令和7年までに下水道を概成しようとする中で、現有の力をいかに使っていくかというところで、やはり民の力も十分に使っていこうというところで計画を立ててまいりましたもので、11月の所管事務調査の協議会の中でも報告させていただいたところを、少し下水道のほうについて詳しくご説明をさせていただきたいと思いますので、ひとつよろしく願いいたします。

#### ○ 山口智也委員長

では、説明をお願いします。

#### ○ 伊藤経営企画課長

経営企画の伊藤でございます。よろしく申し上げます。

タブレットですが、08休会中の12月から2月、07都市・環境常任委員会、003上下水道局の関係資料をお願いいたします。

よろしいでしょうか。

まず、先ほど管理者のほうからお話をさせていただきましたが、さきの11月の定例月議会の中で、協議会のほうで上下水道事業の継続的運営への取り組みについてご説明を申し上げたところでございます。その際に、官民連携等による効率的な事業運営につきまして、五つの手法について説明をさせていただいたところですが、水道事業のほうでは、水道管路更新の簡易DB方式の発注、業務分析による業務の効率化。そして下水道では、管路の管路施設包括的維持管理業務の委託、終末の処理場等の施設包括管理業務の導入の検討、そして、下水道管路のDB方式の発注の導入検討についてお願いをしたところですが、この中で一つ具体化していきたいというふうな思いの中で、説明のほうをさせていただきたいと思います。

では、資料3分の2ページのほうをお願いいたします。

まず、1で背景でございますが、下水道事業は、下水道につきましては供用を開始して50年が経過したところでございます。管渠や施設が老朽化しております。陥没や故障などのリスクが高まってきております。また、職員、技術系の職員についても減少しているところがございます。そして陥没や故障などのリスクを低減させるため、事後保全型の管理から予防保全型の管理に移行したことで、職員の業務量の増加というものも課題となってきております。

2番の目的でございますが、これまで個別に委託しておりました下水道管路施設等の維持管理に係ります業務等を一括して、複数年にわたって委託することで、下水道管路施設等の良好な機能維持及び維持管理を効率化し、市民サービスの向上や増加する職員の負担を軽減することを目的としております。

3の下水道管路施設包括維持管理業務の概要でございますが、概要につきましてはイメージ図をつくらせていただき、お示しをしております。

従来の管路の詰まり解消でありますとか、点検、修繕などの、点検調査などのストックマネジメント業務計画を加えまして、一括して包括的に委託することで対応を迅速にできるようにしたいというふうに考えておるところでございます。

メリットにつきましては、書かせていただいたとおりでございますが、効率的な修繕、陥没リスクの低減、増加する職員の負担の軽減、総事業費の削減、これはおおよそ、他市でも五、六%事業費が削減できておるという状況でございます。

次をめくっていただいて3分の3ページでございますが、今後のスケジュールということでお示しをさせていただきます。令和3年度にこの委託業務を実施するに当たりまして、今年度ではまず基礎調査を実施しております。そして来年度、令和2年度につきましては、この業務そのものを、プロポーザル方式での導入を考えておりました。それに付随します要求水準書の作成の補助、事業者への説明会などの支援、審査会の運営補助などをお願いしたいと思っております。

そして、令和3年度以降につきましては、債務負担行為での実施を複数年ということで、令和3年度から令和6年度までの年数を考えておりますもので、この債務負担行為につきましても今度の当初予算で予算計上のほうを考えておる次第でございます。

説明につきましては、以上でございます。

○ 山口智也委員長

ご意見、ご質疑がございましたら、ご発言いただきたいと思います。

○ 森 康哲委員

まず、合併浄化槽から下水に、今、整備、下水道が通っていてもつながっていないところや、あとは市街化区域の中で計画すらないところもあるんですけども、技師不足や、民間に委託していくスピードが少し緩いのかなと感じているんですけども。まず、あと7年でしたっけ、下水道整備事業。それってぴちっと100%できる見込みがあるのかなのか確認したい。

○ 山本上下水道局事業管理者

国のほうからは、令和8年までに概成せよという通知といたしますか、指導が入っております。そのために、保険をかけておるわけではありませんが、四日市の目標として令和7年までに概成しようとしております。令和7年までに概成しようと思うと、かなりのスピードでやらないと正直なところが市街化区域の概成ができないようなところがあります。その辺のところをもっと建設に向けるために、民にお願いできるところは民にお願いしていこうとしておりますし、同時に、ここでも挙げましたように、老朽化が進んでいるところ、今は管の中へ管を入れる下水管の更生工事もやっておりますので、その辺の中をバランスをとりながらやるためにこのような契約の形のものとにかくさせていただきたいと思っております。

委員がおっしゃるように、市街化区域の中にも下水道の進捗が遅れていたことによって合併浄化槽で住宅建設をさせていただいているところがあります。その辺については、目標として令和7年までに接続していただけるような環境を整えようとしています。

今から保険をかけるような言い方をするのはよくないと思っておりますが、そのために職員の動きを変えるため、発想を変えるためにもこういうようなことをさせていただきたいと、そのように考えております。

○ 森 康哲委員

例えば、うちの近所、国道1号沿い、金場町や富士町辺りがまだ未整備なんですけれども、そういうところに説明、いついつに工事に入る予定ですということすら、計画すら伝



わっていない。米洗川沿いもそうですし、垂坂公園の周辺もそうですし。羽津だけでもそれだけ残っているんですから、市街化の中はかなり残っていると思いますよ。やりづらいところが今残っていると思うので、そういうところをしっかりと計画どおりにやっ払いこうとすると、今あるマンパワーより、よりマンパワーが必要になってくると。この包括維持管理業務委託で、こういうところが、少し余剰人員が出てれば、余剰能力が出てればそういうところに回っていくのか、また、入ってくるのをまだ当てにしているのか、その辺ちょっと明確にさせていただきたい。

### ○ 山本上下水道局事業管理者

おっしゃるとおりでありまして、令和7年までに概成するというのはそう簡単な目標ではないと思っています。ですので、このチャンスのあるたびに現状報告を兼ねてこのような改善と申しますか、考えられることを示させていただいています。

確かに残っているところというのは、いろんな埋設物の影響、そして例示していただいたように堤防に管渠を入れるということになってくると法的な問題というようなところもあって、調整に時間を要するところもあります。その辺のところをいかに潰していくかとなると、やはりちょっと手なれた職員じゃないと、団地的なところであれば1年すれば任せることもできますが、非常にいろんな調整事の要るところ、例示いただいた国道1号辺りのところというのは、非常に国のほうもなかなか、委員のおっしゃっていただいた三ツ谷やら羽津の辺りのところは、拡張事業自体も非常にてこずっておられたという中で、大分と計画変更がなされておりますので、それに合わせにしているだけでもちょっと正直なところ、うちも右往左往させられているところがございまして、その辺のところは適材適所を配置し、そしてまた、人事当局もいろいろ努力をさせていただいておりますので、一定の職員数は確保できるのかなとは思っていますが、やはり管を入れなきゃならん距離が相当数ありますので、そのような中で工事の発注も大規模化、そして、デザインビルドの方法も使いながら、よく私、使いますが、禁じ手なしで目標を達成させていただければというふうに考えております。

### ○ 森 康哲委員

最後にしますが、民活でもいろいろな方法があると思うので、PFIとかいろいろ、あらゆる方法を活用して、一番いい、四日市に合った方式で効果を出していただきたいと思いますと思

います。

以上です。

○ 山口智也委員長

ありがとうございます。

○ 伊藤嗣也委員

ありがとうございます。これ、メリットは書いてあるんですけど、デメリットは書いてないから何もないという理解でよろしいですか。

○ 伊藤経営企画課長

得る業務に対して、こういった形を考えておりますもので、目立ったデメリットというのは正直あまり考えておりません。ただ、やはり業務を外へ出す、委託で出すということで職員の力量の低下が懸念されるというのは、若干懸念材料としてはあるというふうには思っております。

○ 伊藤嗣也委員

書くほどのことじゃないから書いていないと。要は現場のノウハウとか知識を職員が蓄積できなくなるという、そういう後遺症が後から出てくるということは百も承知の上であるという理解ですね。

あと、これは複数年契約になるわけですが、当然要求水準とか、その辺の担保というか、確保をきつくせなあかんわけですよ。監視モニタリングというのが当然必要になってくるので、それがどうなのかとか、集中豪雨とか災害が起こったときですね。そういうリスクが発生したとき、そういう事態が起こったときに技術的な指示を出したり助言とかができる、そのような、そういう体制がちゃんと担保できるのかとか、複数年契約中にその契約先が契約不履行、つまり、ちゃんとしたことをやっていないということが、そのようなリスクというのは、私は複数のリスクがあると思うんだけど、今、課長からは、そんなようなことだけやったんだけど、その辺はどう考えておられるのかな。

○ 山本上下水道局事業管理者

委員のおっしゃるリスクというのは、当然承知の上で検討はさせていただいております。ただ、やらなきゃならん山が見えておりますので、それにどうやって立ち向かっていくかというところがございます。多少はリスクをしょいながらやらないと、今の現状のままでは、今、抱えている課題が打破できないというところでやっております。本当はこれ、職員数、たくさんいて、そして対応させていただくと、本当はその部門部門で四日市市オリジナルで対応できると思うんですが、それは下手をすると高コスト化を招いてしまうというところがあるので、それは避けたいと思っていますし、また、思うように職員が採用できていないのが現状でございます。職員のほうもこのためにいろいろ先進のところを調べに行ってもらっていますが、今のところ、この個別維持管理に関する部門については、今までは単発でというか、事細かく発注をさせていただいておりますので、職員のほうがそれに横串を刺すような作業をしておりました。その辺のところは特定の職員に任せて、係で全員共有するという形ではなくて、もっと先のマネジメントの部分でやらないと下水道経営が成り立ちませんので、貸していただける力が四日市は幸いにも民間のほうでございますので、この辺の業務については大体、管清掃に携わっていただく業者さんたちと比べると、四日市自前の方々がおられますので、それも上手に使っていくというところでやらせていただいて、そしてマネジメントの分もひっつけながらコントロールさせる。そしてこのモニタリングのほうをきちっとやれるようにするのが一番ですので、このことについては私としてもかなり口を挟みながら、モニタリングできる能力の維持、これが四日市の職員のスキルとして大切やと思っていますので、モニタリングできる能力、この辺は十分に検収体制を含めて対応していきたい、そのように考えています。

#### ○ 伊藤嗣也委員

私が心配しておることは管理者も十分ご承知だと思いますけれども、委託したからといって丸投げで関係ないわけではないのでね。職員の方にそれを徹底していただいて、委託したからこそ大変なことはいっぱい起こってくるということはあるので、それを十分ご検討いただいて、徹底していただきたいことを申し上げて終わります。

#### ○ 山口智也委員長

ありがとうございました。

他にございますでしょうか。

○ 小林博次委員

早く全部一生懸命やって。

○ 山口智也委員長

応援の言葉、ありがとうございました。

まだ他にあると思いますけれども、今日はこの程度とさせていただきます。報告ありがとうございました。

では、インターネット中継は止めさせていただきます。上下水道局の皆さん、ありがとうございました。ご退席ください。

皆様、あともうちょっとだけおつき合ください。タブレットに配信をさせていただいておりますけれども、先般のシティ・ミーティングと議会報告会のまとめを送信させていただいております。全て③で整理、仕分けをさせていただきましたけれども、文言等について修正等がございましたらご意見をいただければと思いますが。

(なし)

○ 山口智也委員長

それでは、正副委員長一任で進めさせていただきます。

ありがとうございます。

そして最後に、あすからまた行政視察、3日間大変お世話になりますけれども、よろしくをお願いします。

集合時間ですけれども、午前8時50分に近鉄四日市駅の大阪行きのホーム上で集合とさせていただきますので、よろしくお願いします。

ちなみに、3委員会が同じ日に出発で、いろんなところにグループがあるので、間違っ

てそっちに乗っていってもらおうと名古屋に行ってしまうので。大阪行きですので。

そういうことで、よろしくお願いします。

○ 小林博次委員

天気は大丈夫か。

○ 山口智也委員長

雨ということなんですけれども。

○ 伊藤嗣也委員

北陸へ行くほうは雪も心配や。

○ 山口智也委員長

向こうはですね。どっちかというとなりに行きますけど、今のところは折り畳み傘だけは持ってきてもらったほうがといいかと思imasuので。

本日は、それでは以上とさせていただきます。

ありがとうございました。

12:02 閉議